



**Metzgerstrasse
Brücke über Töss
Instandsetzung**

Projekt-Nr. 5007490 - 11541

Mitwirkungsverfahren (§13 StrG)

Auflage vom 8. November bis 9. Dezember 2024

Bericht zu den Einwendungen

Inhalt

1.	VORBEMERKUNGEN	3
2.	PROJEKTBECHRIEB	3
3.	EINWENDUNGEN MIT STELLUNGNAHMEN	5
4.	SCHLUSSBEMERKUNGEN	10

1. VORBEMERKUNGEN

1.1 Mitwirkung der Bevölkerung

Gemäss § 13 des kantonalen Strassengesetzes (StrG) sind Strassenprojekte der Bevölkerung vor der Kreditbewilligung zur Stellungnahme zu unterbreiten. Bei Projekten von untergeordneter Bedeutung kann darauf verzichtet werden.

Das Projekt wurde vom 8. November bis 9. Dezember 2024 gemäss § 13 StrG öffentlich aufgelegt. Interessierte Personen konnten sich über das geplante Bauvorhaben orientieren und dagegen Einwendungen erheben.

Es sind dreizehn Schreiben mit verschiedenen Einwendungen eingegangen. Eine positive Rückmeldung zum Projekt wurde eingereicht.

1.2 Stellungnahme des Tiefbauamts zu den Einwendungen

Das Tiefbauamt nimmt mit dem vorliegenden Bericht zu den Einwendungen gesamthaft Stellung, insbesondere zu den nicht berücksichtigten Einwendungen.

Um Mehrfachnennungen zu vermeiden wurde der Bericht thematisch und nicht nach einzelnen Einwendungen gegliedert.

2. PROJEKTBESCHRIEB

2.1 Ausgangslage

Das Bauwerk Nr. 38, Metzgerstrasse, Brücke über Töss wurde anlässlich der wiederkehrenden Brückeninspektion im 2021 inspiziert. Weil die Stahlkonstruktion, vor allem der Fussgängersteg und teilweise auch die Strassenbrücke visuell viele Schadstellen aufweisen, wurden eine vertiefte materialtechnische Untersuchung, eine Zustandsbeurteilung sowie ein Massnahmenkonzept mit Variantenstudium durchgeführt. Für das Brückeninstandsetzungsprojekt wurden sechs Varianten untersucht und miteinander verglichen:

- Variante 1: Lokale Sanierung der Schadstellen bei Strassenbrücke und Fussgängersteg
- Variante 2: Gesamtsanierung Strassenbrücke und Fussgängersteg
- Variante 3: Gesamtsanierung Strassenbrücke und Ersatz Fussgängersteg
- Variante 4: Gesamtsanierung Strassenbrücke und neuer Steg an neuem Standort
- Variante 5: Brückensanierung für Fuss- und Veloverkehr und ersatzloser Rückbau Steg
- Variante 6: Brückensanierung und ersatzloser Rückbau Steg

Dabei wurden folgende Kriterien zur Variantenauswertung angewendet:

- Aufwertung Erscheinungsbild
- Dauerhaftigkeit
- Beeinträchtigung motorisierter Individualverkehr (MIV) während der Sanierung
- Beeinträchtigung Veloverkehr während der Sanierung
- Auswirkung MIV nach der Sanierung
- Auswirkung Fussverkehr nach der Sanierung
- Auswirkung Veloverkehr nach der Sanierung

- Gesamtkosten nächste 50 Jahre
- Projektrisiken

Aufgrund einer Studie eines lokalen Ingenieurbüros vom Februar 2022 (siehe Beilage 1) wurden die Variante 4 "Gesamtsanierung Strassenbrücke und neuer Steg an neuem Standort", die Variante 5 "Brückensanierung für Fuss- und Veloverkehr und ersatzloser Rückbau Steg" und die Variante 6 "Brückensanierung und ersatzloser Rückbau Fussgängersteg" zu einer Auswahl aus verkehrstechnischen Aspekten empfohlen. Nach einer eingehenderen Prüfung erzielte die Variante 6 die besten Ergebnisse und wird politisch unterstützt.

2.2 Ziele

Es werden folgende Ziele verfolgt:

- Sanierung der Brücke und damit die Verlängerung ihrer Lebensdauer
- Erhalt der Art, Form und Aussehen der Brücke
- Erhalt einer situationsgerechten und sicheren Querungsmöglichkeit für den Fuss- und Veloverkehr unter Berücksichtigung der Wirtschaftlichkeit

2.3 Projektinhalte

Die Brücke aus dem Jahr 1881, die letzte ihrer Art in Winterthur, wird saniert. Die Fahrbahnplatte wird durch eine geschlossene Betonplatte ersetzt. Die ursprüngliche Bausubstanz (Stahlbau) aus dem Jahr 1881 wird erhalten. Sie wurde mehrfach saniert und soll nun so gestaltet werden, dass die ursprüngliche genietete Konstruktion sichtbar bleibt, ohne das Original vollständig zu rekonstruieren. Ein auf Denkmalschutz spezialisiertes Architekturbüro berät das Tiefbauamt, um das Erscheinungsbild unter neuen Bedingungen wie Betonfahrbahn, Beleuchtung und Absturzsicherheit zu optimieren. Der angehängte Fussgängersteg wird rückgebaut.

Nebst der Instandsetzung der Brückenkonstruktion und dem Rückbau des Fussgängerstegs, wird neu die Brücke mit einer Geschwindigkeitsbegrenzung auf 20 km/h und einer Beschränkung der Fahrzeugbreite auf 2 Meter signalisiert. Das Fahrverbot für Motorwagen und Motorräder mit Zubringerdienst gestattet sowie die Lastbegrenzung 3.5 to bleiben unverändert.

Die Gasleitung unter der Brücke wird ersatzlos rückgebaut. Trotz des Rückbaus dieser Gasleitung im Brückenbereich bleibt das Quartier weiterhin von zwei Seiten mit Gasleitungen (im Ring) erschlossen. Die Versorgungssicherheit ist auch nach der Brückensanierung gewährleistet. Stadtwerk Winterthur, Technik Gas und Wasser versichert, dass der Stilllegungstermin der Gasversorgung Ende 2033 unverändert bestehen bleibt.

2.4 Projektanpassungen

Aufgrund von Rückmeldungen von der lokalen Bevölkerung im Mitwirkungsverfahren wurde am 20. Februar 2025 ein Austausch vor Ort durchgeführt. Neben dem ersatzlosen Rückbau des Fussgängerstegs wurde die neu vorgeschlagene Mischverkehrsfläche auf der Brücke kritisiert. Am ersatzlosen Rückbau des Steges wird im Projekt festgehalten. Jedoch soll aufgrund der Rückmeldungen, auf der Brücke der Fussverkehr vom fahrenden Verkehr getrennt geführt werden. Das Projekt wird wie folgt angepasst.

Der Fussverkehr wird auf der Brücke getrennt vom fahrenden Verkehr geführt. Die Fahrbahn

(Breite 2.44 Meter) wird durch einen Absatz von 4 cm hoch und 15 cm breit vom Gehweg (Breite 1.50 Meter) getrennt. Auf beiden Seiten der Brücke wird ein Poller installiert, um den fahrenden Verkehr auf die Fahrbahn zu leiten. Der Gehweg ist auf der Nordseite der Brücke (flussabwärts) vorgesehen. Die Strassenüberquerung für die Zufussgehenden ist auf der östlichen Seite geplant, wo die Sichtweiten am günstigsten sind.

Die auf der Brücke seitlich angebrachten Maschendrahtgitter, die als Absturzsicherung dienen, werden durch ein feines und sehr stabiles Edelstahlnetz ersetzt, welches sich vollflächig über die Gesamthöhe der beiden Brückenträger erstreckt. Dies ist eine erhebliche Verbesserung hinsichtlich der Gefahr des Erklommens der Fachwerkträger.

3. EINWENDUNGEN MIT STELLUNGNAHMEN

3.1 Verzicht auf Fussgängersteg

Einwendungen:

Die Metzgerbrücke mit ihrem seitlichen Fussgängersteg stellt eine zentrale Verbindung zwischen dem Quartier und dem Zentrum von Töss dar. Aufgrund der intensiven Nutzung und dem hohen Verkehrsaufkommen ist ein separater Steg für den Fussverkehr zwingend notwendig, um die Sicherheit der Zufussgehenden zu gewährleisten. Der Rückbau des Stegs würde diese Schlüsselverbindung massiv schwächen. Zwar würde der Wegfall des Stegs zu einer Kosteneinsparung führen, gleichzeitig ginge jedoch wertvolle Infrastruktur verloren.

Aus Sicht der Mehrheit der Personen, die eine Einwendung eingereicht haben, ist der ersatzlose Rückbau des Fussgängerstegs nicht nachvollziehbar. Die Einwendenden fragen sich, nach welchen Kriterien dieser Variantenentscheid getroffen wurde.

Stellungnahmen:

Aus der Sicht der VSS-Normen herrscht auf der Brücke ein geringes Verkehrsaufkommen. Aufgrund dieser Tatsache und der guten Sichtverhältnisse auf der geraden Brücke kann die gewählte Variante als günstig beurteilt werden (siehe auch Beilage 1 Bericht Zustandsbeurteilung Punkt 4.2 *Variante 6: Mischverkehr auf der bestehenden Brücke*, 2. Teil der *verkehrlichen Abklärungen und Variantenbeurteilung*, Verfasser BBS Ingenieure, 09.02.2022).

Die Entscheidung über den Rückbau des Fussgängersteges kann anhand des Punktes 2 "*Projektbeschreibung*" sowie der Beilage 1 Punkt 7 "*Lösungsansätze der Instandsetzung*" nachvollzogen werden.

Fazit:

Aus genannten Gründen sowie aus dem Punkt "2. *Projektbeschreibung*" des vorliegenden Berichtes wird auf den Neubau eines Fussgängerstegs im Sinne der Einwendungen verzichtet.

3.2 Verträglichkeit Mischverkehr auf der Metzgerbrücke

Einwendungen:

Im Zuge des aktuellen Bauprojekts stellt sich die Nutzung der bestehenden Strassenbrücke als problematisch heraus. Die Brücke ist zu schmal, um den Anforderungen aller Verkehrsteilnehmenden gerecht zu werden – insbesondere bei hohem Verkehrsaufkommen. Der Steg dient als Schulweg und ist für Kinder eine wichtige, sichere Verbindung.

Die projektierte Situation gefährdet insbesondere Kinder und ältere Menschen. Letztere sind oft langsamer unterwegs und fühlen sich unsicher, wenn ihnen Fahrzeuge auf engem Raum begegnen. Im Winter verschärft sich das Problem zusätzlich: Schnee kann nicht vollständig geräumt werden, wodurch die nutzbare Fläche weiter schrumpft.

Die geltenden Normen zur Mindestbreite der Fahrbahn berücksichtigen zwar Begegnungsfälle, sind aber aus Sicht der Kinder nicht altersgerecht. Die Anwendung der verwendeten Begegnungsfälle würde für die Schulkinder bedeuten, dass sie die Brücke nur einzeln oder hintereinander passieren können. Dies scheint nicht altersgerecht und weltfremd.

Stellungnahmen:

Ein externes Planungsbüro wurde mit der Überprüfung der Verträglichkeit einer gemeinsam genutzten Verkehrsfläche beauftragt. Das Gutachten kam zum Schluss, dass eine gemeinsame Führung unter Berücksichtigung der Faktoren Schulweg, Verkehrsaufkommen, ältere und gehbehinderte Personen sowie Unterhalt mit flankierenden Massnahmen verträglich ist.

Die flankierenden Massnahmen umfassen die bereits umgesetzte Sperrung der Metzgerbrücke für den quartierfremden Verkehr sowie zusätzlich die Einführung einer Maximalbreite von 2,00 Metern und eine Höchstgeschwindigkeit von 20 km/h auf der Brücke. Aufgrund von Bedenken aus der Bevölkerung wurde eine Variante mit Verkehrstrennung auf der Brücke im Einwendungsverfahren erneut geprüft. Eine bauliche Trennung zwischen rollendem Verkehr und Fussverkehr ist mit der Abgrenzung eines Trottoirs auf der Brücke möglich. Der Vorteil dieser Variante liegt in der deutlichen Steigerung der subjektiven Sicherheit für den Fussverkehr, während der Nachteil darin besteht, dass die Verkehrsteilnehmenden ausserhalb von Begegnungsfällen nicht mehr den gesamten verfügbaren Raum nutzen können, beispielsweise zum Nebeneinandergehen.

Fazit:

Aus oben genannten Gründen wird das Projekt im Sinne der Einwendungen angepasst.

Auf der Brücke soll die Fahrbahn mit einer leichten Erhöhung für den Fussverkehr aufweisen und optisch als Gehwegfläche erkennbar sein. Auf beide Seiten der Brücke wird ein Poller installiert, um den fahrenden Verkehr auf die Fahrbahn zu leiten.

3.3 Brücke für den motorisierten Individualverkehr (MIV) sperren

Einwendung:

Die Brücke soll für den motorisierten Individualverkehr (MIV) gesperrt werden und künftig ausschliesslich dem Fuss- und Veloverkehr dienen. Nur so kann die Sicherheit aller gewährleistet und dem wachsenden Quartier Rechnung getragen werden.

Stellungnahme:

Unter der Rahmenbedingung eines ersatzlosen Rückbaus des Stegs wurde eine verkehrliche Auslegeordnung erstellt. Die verkehrlich beste Variante stellte dabei die Sperrung der Metzgerbrücke für Personenwagen und Motorräder (motorisierter Individualverkehr) sowie die Umwidmung der Brücke in eine reine Fuss- und Velobrücke dar. Im Rahmen der Projektierung wurde jedoch aus dem Quartier der deutliche Wunsch geäußert, die Verbindung über die Metzgerbrücke auch für den motorisierten Individualverkehr zu erhalten.

Fazit:

Aus oben genannten Gründen wird darauf verzichtet, das Projekt im Sinne der Einwendungen anzupassen.

3.4 Fahrzeugbreite / VSS-Normen

Einwendungen:

Die meisten Lieferwagen dürften die Brücke nicht mehr passieren, da die heutigen Modelle breiter als 2m sind.

Welche genormte maximale Fahrzeugbreiten gelten? Die erwähnten Breiten in den Plänen dargestellt und im Text erwähnt, entsprechen nicht der Realität. Heute sind die Fahrzeuge breiter. Die Bewegungs- und Sicherheitszuschläge wurden vergessen.

Stellungnahmen:

Bereits heute sind Lieferwagen mit einem Betriebsgewicht von über 3,5 Tonnen von der Befahrung ausgeschlossen. Mit der Einführung der getrennten Verkehrsführung auf der Brücke werden nun zusätzlich Fahrzeuge mit einer Breite von über 2,0 Metern, ausgeschlossen. Diese haben die alternative Route über die Schlachthofstrasse zu nutzen. Eine Umweg-Fahrt von rund einem Kilometer für diese Fahrzeugkategorie wird als verhältnismässig angesehen, um die Sicherheit auf der Brücke zu gewährleisten.

Bei der Erarbeitung des massgebenden Begegnungsfalls wurde eine Fahrzeugbreite von 2,00 Metern angenommen, was der neu signalisierten Maximalbreite entspricht. Bei einer signalisierten Höchstgeschwindigkeit von 20 km/h sind keine Bewegungszuschläge für Personenwagen vorzusehen, der Sicherheitszuschlag von 20 Zentimetern ist bereits eingerechnet.

Fazit:

Aus oben genannten Gründen werden die Einwendungen berücksichtigt. Der Brückenabschnitt wird entsprechend signalisiert.

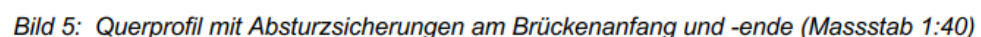
3.5 Höhe des Geländers

Einwendungen:

Die Geländerhöhe beträgt je nach Position auf der Brücke lediglich 84 cm (ca. 97 cm in der Mitte der Brücke) ab der begehbaren Fläche. Gemäss Fachhandbuch Kunstbauten TBA ZH, Fahrzeugrückhaltesystem und Geländer auf Brücken und Stützmauer C2-10 beträgt die Mini-

Das Gelände ist so breit, dass man problemlos darauf sitzen kann. Schon heute ist es unter Primarschülern eine Mutprobe, den Brückenbogen gehend zu überqueren.

Die seitlich angebrachten Maschendrahtgitter, die als Absturzsicherung dienen, werden durch ein feines und sehr stabiles Edelstahlnetz ersetzt, das sich vollflächig über die Gesamthöhe der beiden Brückenträger erstreckt. Dies ist eine erhebliche Verbesserung hinsichtlich der Gefahr des Erklommens der Fachwerkträger.



Aus oben genannten Gründen wird darauf verzichtet, das Projekt im Sinne der Einwendung anzupassen.

3.6 Widerspruch zu kantonalen Vorgaben

Einwendungen:

Der Mischverkehr widerspricht bei diesen engen Gegebenheiten den kantonalen Vorgaben.

Stellungnahmen:

Die Metzgerbrücke ist eine überkommunale Velo-Nebenverbindung. Nach kantonalen Velostandards sind Mischverkehrsflächen bis zu einem durchschnittlicher Tagesverkehr von 5'000 Fahrzeugen zulässig. Für Nebenverbindungen ist auch eine Mischung mit dem Fussverkehr zulässig, jedoch bedarf es einer Situationsanalyse. Diese wurde durch ein externes Planungsbüro durchgeführt, welches zum Schluss kam, dass die Mischverkehrsfläche verträglich ist.

Um Begegnungen zwischen motorisiertem Individualverkehr und Veloverkehr zu reduzieren und verträglicher zu machen, wurden flankierende Massnahmen vorgeschlagen, namentlich die bereits umgesetzte Sperrung der Metzgerbrücke für quartierfremden Verkehr, die Einführung einer Maximalbreite von 2,00 Metern sowie eine Höchstgeschwindigkeit von 20 km/h.

Das Projekt wurde der Volkswirtschaftsdirektion des Kantons Zürich, Amt für Mobilität zur Beurteilung eingereicht. Mit Schreiben vom 5. Dezember 2024 sowie mit E-Mail vom 9. Dezember 2025 bestätigt das Amt für Mobilität des Kantons Zürich, dass aufgrund der niedrigen Verkehrsmengen die gewählte Lösung vertretbar ist.

Fazit:

Aus oben genannten Gründen wird das Projekt im Sinne der Einwendungen angepasst. Der Verkehr wird getrennt geführt.

3.7 Missachtung von Signalisation

Einwendungen:

Die Signalisation wird missachtet, deswegen könnte es zu gefährlichen Situationen führen.

Stellungnahmen:

Für die Einhaltung von Verkehrsregeln im Betrieb ist die Stadtpolizei zuständig. Ein Strassenbauprojekt kann eine willentliche Missachtung der Verkehrsregeln nicht verhindern.

Fazit:

Aus oben genannten Gründen wird darauf verzichtet, das Projekt im Sinne der Einwendung anzupassen. Jedoch wird das Tiefbauprojekt beim Departement Sicherheit und Umwelt verlangen, dass die Stadtpolizei nach Projektumsetzung entsprechende Kontrollen durchführt.

4. SCHLUSSBEMERKUNGEN

Der Bericht liegt gemäss § 13 Abs. 3 StrG während 60 Tagen zur Einsichtnahme öffentlich auf. Der Zeitpunkt der Auflage wird im Amtsblatt des Kantons Zürich und im Landboten bekannt gegeben.

Das Projekt wird vor der Projektfestsetzung durch den Stadtrat gemäss §§ 16 und 17 StrG (Planaufgabe- und Einspracheverfahren) öffentlich aufgelegt und bekannt gemacht.

Winterthur, 28. Januar 2026

Abteilung Projektierung und Realisierung



Armand Bosonnet, Leiter



Pierre Walpen, Projektleiter